

Umsögn Fjarðabyggðar um áform um frumvarp til laga um heimild til að stofna opinbert hlutafélag um uppbyggingu og rekstur samgönguinnviða

Almennt:

Fjarðabyggð fagnar áformum ríkisstjórnarinnar um að flýta fyrir uppbyggingu nauðsynlegra samgönguinnviða. Hagkvæmar, skilvirkar og öruggar samgöngur styrkja samfélög og hafa jákvæð áhrif á byggðapróun sér í lagi í veikari byggðum á landsbyggðinni.

Hins vegar leggst Fjarðabyggð alfarið gegn þeim áformum ríkisstjórnarinnar með frumvarpi um gjaldtöku af samgöngumannvirkjum eins og þær liggja fyrir.

Greinargerð:

Jafnræðis er ekki gætt fyrir vegfarendur á landsvæðum þar sem jarðgöng eru brýn nauðsyn sökum náttúrlegra aðstæðna. Tekið er dæmi um samfélagið á Norðfirði; Norðfjarðargöng sem tengja Norðfjörð við önnur byggðarlög á Austurlandi er eina samgönguæðin á landi að og frá bænum. Íbúar, starfsmenn fyrirtækja á svæðinu og ferðamenn hafa því enga aðra leið til að komast að og frá Norðfirði.

Um göngin fara að jafnaði um 790 bílar á dag og 300 kr. veggjald myndi skila um 87 milljónum kr. á ári eða 1,3 milljörðum kr. á 15 árum. Þetta framlag íbúa, ferðamanna og fyrirtækja í 1.500 manna samfélagi til flýtiframkvæmda annars staðar, eru miklar álögur. Samfélög sem landfræðilega er þannig sett að þurfa ekki á jarðgöngum að halda þyrftu ekki að bera þær álögur. Mætti benda á samfélög þar nærri, t.d. nágrannabyggðirnar á Eskifirði eða Reyðarfirði sem einnig eru í sveitarfélaginu Fjarðabyggð.

Í Fjarðabyggð er auk Norðfjarðarganga, Fáskrúðsfjarðargöng sem liggja milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar. Sækja íbúar vinnu og þjónustu milli fjarða en dæmi eru um þá sem sækja vinnu frá Fáskrúðsfirði til Norðfjarðar. Á þeirri leið er því um tvenn jarðgöng að fara og yrði íbúi búsettur á Fáskrúðsfirði að greiða tvöfalt gjald þar sem hann færi um tvenn jarðgöng til vinnu sinnar.

Skólasókn, menntun, íþróttæfingar og keppnir ungmenna auk félagsstarfs þeirra er sameiginlegt víðsvegar um Fjarðabyggð, sem er mikilvægur þáttur í félagslífi þessa hóps. Álögur af veggjöldum um göng yrðu þeim mjög íþyngjandi og tálmun fyrir þau að mennta sig, rækta félagsleg tengsl og samstarf.

Ljóst er af þessum dæmum að ef af áformum ríkisstjórnarinnar verður um slíka gjaldtöku þá mun hún leggjast þungt á íbúa og fyrirtæki á afmörkuðum svæðum og jafnræðis væri ekki gætt sem getur gjaldfellt ákveðin svæði til búsetu eða starfrækslu fyrirtækja. Sérstaklega á það við þar sem einvörðungu er um eina samgönguæð að ræða og hún er gjaldskyld. Áhrif gjaldtöku eins og kynnt er í áformum ríkisins er því verulega neikvæð frá mörgum hliðum.

Viðamikil áform um uppbyggingu innviða vegakerfis landsins kallar vissulega á trausta fjármögnun en hana verður að tryggja með sanngjörnum hætti. Veggjöld og skattlagning eldsneytis er tvísköttun og gæta þarf jafnræðis og sanngirni. Mikilvægt er að skoða aðrar

leiðir ríkisins þegar kemur að fjármögnun samgöngumannvirkja. Horfa þarf þá til þess hvort um er að ræða afmörkuð sértæk verkefni eða úrbætur á innviðum sem teljast nauðsynleg, sér í lagi í ljósi þess að bílafloti landsmanna færist óðfluga frá notkun jarðefnaeldsneytis yfir í rafeldsneyti. Álögur af jarðefnaeldsneyti koma því til með að dragast saman til lengri framtíðar, en þær eru stór tekjustofn ríkis í dag.

Átak í uppbyggingu vegakerfisins kallar því á nýja nálgun um fjármögnun þeirra innviða og væri einfaldasta og gagnsæjasta leiðin að hefja gjaldtöku af raunverulegri notkun bílaflota í formi kílómetragjalds á öll ökutæki óháð staðsetningu þeirra eða skipta landinu upp í atvinnusvæði með sjálfvirkum vegtollahliðum á 4- 6 stöðum á landinu.

Rétt er að huga að því hver forgangsöröðun í uppbyggingu innviða í vegasamgöngum á að vera og hvaða framkvæmdir eigi að falla undir hið áformaða nýja hlutafélag. Miklar vegaframkvæmdir standa nú yfir á hringveginum á milli Hveragerðisbæjar og Selfoss annars vegar og á Vesturlandsvegi frá Kollafirði að Hvalfjarðargöngum hins vegar, þar sem vegir eru tvöfaldaðir með aðskildum akreinum. Ekki er gert ráð fyrir innheimtu gjalds af þeim sem um þessa vegi munu fara til að standa undir kostnaði við þessar framkvæmdir. Hvað þá gjald til að standa undir kostnaði við framkvæmdir annar staðar á landinu. Hér yrði um mikla mismunun að ræða eftir landsvæðum sem réðist af því um hvers konar vegaframkvæmdir væru um að ræða. Gjaldtaka í Hvalfjarðar- og Vaðlaheiðargöngum byggðist á því að vegfarendur greiddu framkvæmdarkostnaðinn og mannvirkin voru byggð og rekin af hlutafélögum. Þegar framkvæmdin væri greidd að fullu yrði samgöngumannvirkið hluti af almennu vegakerfi landsins. Fyrirætlanir ríkistjórnarinnar eru nú þær, að opinbert hlutafélag taki yfir jarðgöng sem nú eru hluti af hinu almenna vegakerfi, leggi gjöld á vegfarendur sem um þau fara til að fjárfesta í samgöngumannvirkjum annarstaðar á landinu. Það er umhugsunarefni að þarna séu valin ákveðin samgöngumannvirki þar sem umferð um þau er gjaldskyld en önnur ekki, einvörðungu út frá gerð þeirra en bæði þjóna því hlutverki að bæta samgöngur og efla öryggi þeirra.